

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representation of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY

As rescanning documents *will not* correct images, please do not report the images to the Image Problem Mailbox.

THIS PAGE BLANK (USPTO)

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets

(11)

EP 0 811 516 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
10.12.1997 Patentblatt 1997/50

(51) Int. Cl.⁶: B60J 5/04

(21) Anmeldenummer: 97250167.0

(22) Anmeldetag: 30.05.1997

(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE ES FR GB IT SE

• Stenzel, Manfred
96047 Bamberg (DE)

(30) Priorität: 04.06.1996 DE-19622310

(74) Vertreter:
Müller, Wolfram Hubertus, Dipl.-Phys. et al
Patentanwälte
Maikowski & Ninnemann,
Xantener Strasse 10
10707 Berlin (DE)

(71) Anmelder:
Brose Fahrzeugteile GmbH & Co. KG
96450 Coburg (DE)

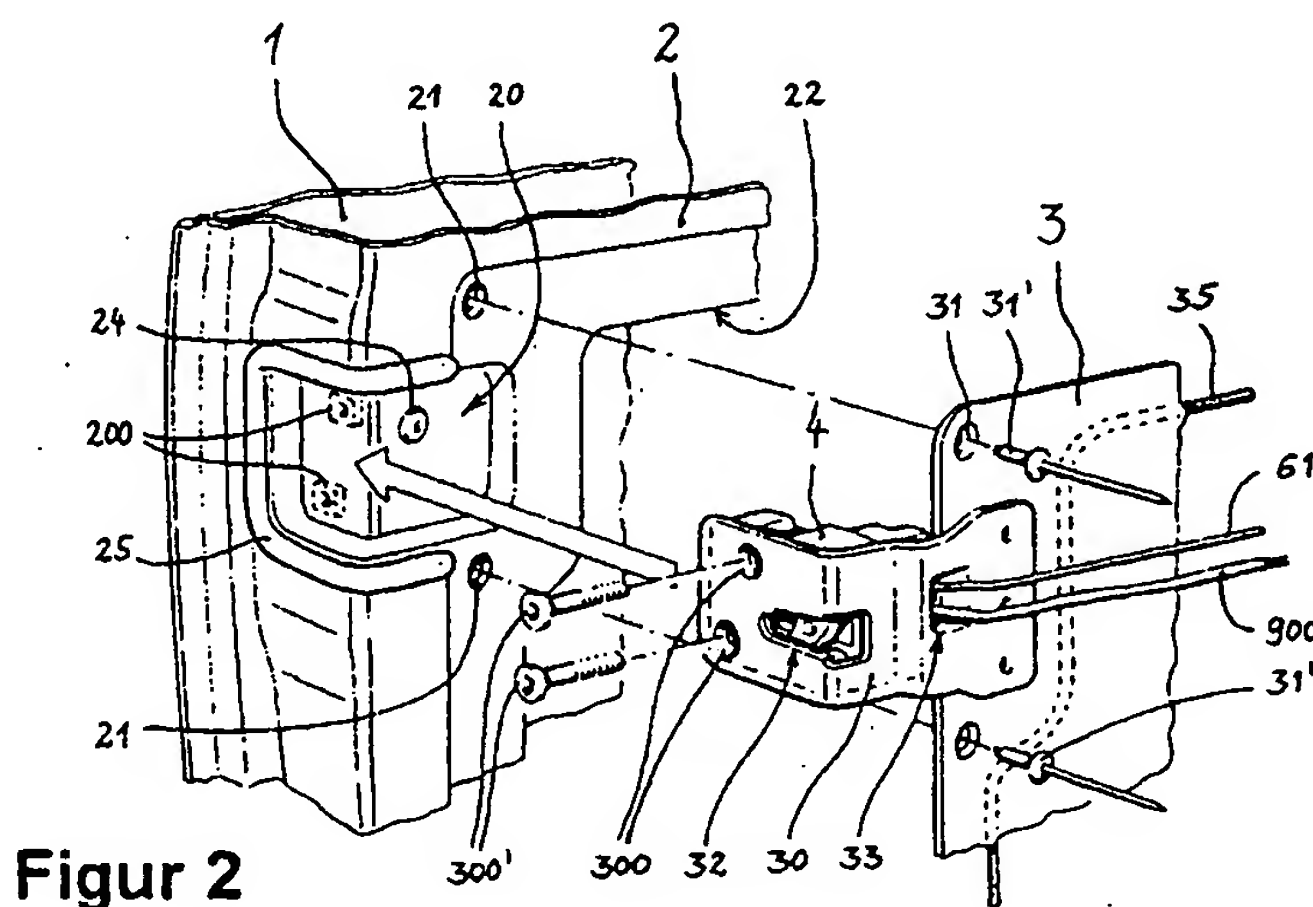
(72) Erfinder:
• Waltz, Uwe
96049 Bamberg (DE)

(54) Kraftfahrzeugtür

(57) Die Erfindung betrifft eine Kraftfahrzeugtür gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 und zeichnet sich durch eine einfache Schloßmontage mittels eines vormontierbaren und vorprüfaren Funktionsmoduls bei gleichzeitiger Realisierung einer Feuchtigkeitssperre, die Naß- und Trockenraum trennt, aus, wobei das Schloß vollständig im Trockenraum liegt.

Die Kraftfahrzeugtür ist erfindungsgemäß dadurch gekennzeichnet,

- daß das Schloß (4, 4') auf der dem Türinnenblech (2) zugewandten Seite der Trägerplatte (3) vormontiert ist und
- daß ein Dichtungselement (23, 25, 42), das zumindest den unmittelbaren Schloßbereich auf der Stirnseite der Tür gegen Nässe abdichtet, vorgesehen ist.



Figur 2

EP 0 811 516 A2

Beschreibung

Die Erfindung betrifft eine Kraftfahrzeugtür gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 und zeichnet sich durch eine einfache Schloßmontage mittels eines vormontierbaren und vorprüfbar Funktionsmoduls bei gleichzeitiger Realisierung einer Feuchtigkeitssperre, die Naß- und Trockenraum trennt, aus, wobei das Schloß vollständig im Trockenraum liegt.

Aus DE 40 26 217 A1 ist eine Fahrzeugtür mit einem Türaußenblech und einem vollkommen geschlossenen Türinnenblech, an das Anbauteile montiert sind, bekannt. Es wird vorgeschlagen, im Türinnenblech Sicken und Eindrückungen vorzusehen, die Anbauteile, wie Türinnenbetätigung, Schloß und Zentralverriegelung, sowie die daran angeschlossenen Leitungen und Gestänge aufnehmen können.

Dadurch sollen Durchgangsöffnungen im Türinnenblech vermieden und eine Versteifung des Türkörpers erreicht werden. Die Türinnenverkleidung deckt die Sicken und Eindrückungen mit den darin enthaltenen Anbauteilen ab.

Der Fensterrahmen wird im Naßraum des Türkörpers von oben her eingesetzt und mit seinen im wesentlichen vertikal verlaufenden Fensterrahmenholmen daran verschraubt. An diesen Holmen befestigt ist auch ein elektrischer Fensterheber, über dessen Verkabelung, insbesondere mit einem Betätigungsschalter, nichts gesagt ist.

Diese Lösung weist den Nachteil auf, daß das außerhalb des Türkörpers angeordnete Schloß sehr stabil ausgeführt sein muß und daß im Bereich seiner Befestigung am Türinnenblech Verstärkungsmaßnahmen vorzusehen sind, um eine hinreichende Ausreißfestigkeit zu erreichen. Eine kostengünstige Trockenraumausführung des Schlosses kann auch nicht eingesetzt werden, da der Eingriffsbereich des Schlosses, in den das karosserie-seitige Schließteil eingreift, im Naßraum liegt.

In US 5,308,129 ist eine Trägerplatte mit einem Fensterheber, einem Betätigungsgriff und einem Schloß, das an einem verschieblich an der Trägerplatte lagernden Kunststoffträger befestigt ist, beschrieben. An einer seitlichen Fläche der Trägerplatte wird das Schloß zunächst mittels einfacher Schnappverbindungen gehalten und anschließend über ein Betätigungsgestänge mit dem Betätigungsgriff verbunden. Dadurch sollen die Vormontage und der Transport vereinfacht werden. Bei der Montage in der Tür sind separate Befestigungsstellen zwischen Trägerplatte und Tür sowie zwischen Schloß und Tür vorgesehen.

Das beschriebene Konstruktionsprinzip sieht vor, die vormontierte Trägerplatte in den von Türaußenblech und Türinnenblech gebildeten Naßraum einzusetzen, um eine hohe Ausreißfestigkeit des Schlosses gewährleisten zu können. Somit müssen sämtliche Anbauteile in der aufwendigen Naßraumausführung verwendet oder separate Schutzmaßnahmen vor Feuchtigkeit getroffen werden.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine einfach zu komplettierende Fahrzeugtür unter Verwendung einer mit Funktionseinheiten vormontierten Trägerplatte zu entwickeln, die eine Trockenraumausführung des Schlosses bei gleichzeitiger hoher Ausreißfestigkeit ermöglicht.

Erfindungsgemäß wird die Aufgabe durch die kennzeichnenden Merkmale des Anspruchs 1 gewährleistet. Die Unteransprüche geben Vorzugsvarianten der Erfindung an.

Die Erfindung stellt im Vergleich zu bekannten Lösungen der Türmodultechnik erstmals Mittel zu Verfügung, die ermöglichen, das Schloß als Bestandteil einer vormontierbaren und vorprüfbar Einheit auf einem Träger zu befestigen, der gleichzeitig einen Ausschnitt im Türinnenblech abdichten und das Schloß in einem Trockenraum anordnen soll. Darüber hinaus übertrifft die Ausreißfestigkeit des Schlosses, die für einen eventuellen Crash von Bedeutung ist, selbst die Werte, die für im Naßraum einer konventionellen Tür montierten Schlösser erzielt werden.

Gemäß der Erfindung ist das Schloß auf der dem Türinnenblech zugewandten Seite der Trägerplatte vormontiert, wobei sich die Trägerplatte bis in den Schloßbereich der Tür erstreckt. Der Bereich, der das Schloß trägt, kann aber auch von einem separaten Teil gebildet sein, das, zum Beispiel durch Schweißen oder Schrauben, mit der Trägerplatte fest verbunden ist. Denkbar sind aber auch solche vorzugsweise ausreißfesten Verbindungen zwischen der Trägerplatte und dem schloßtragenden Teil, die eine begrenzte Beweglichkeit zum Zwecke des Toleranzausgleichs bei der Montage zulassen.

Vorzugsweise greift der Rand der Trägerplatte beziehungsweise das mit ihr verbundene separate Teil über den stirnseitigen Bereich des Schlosses, wobei Befestigungsschrauben zum Verbinden von Trägerplatte und Trägerblech auch im Schloßbereich vorgesehen sind. Dadurch wird eine besonders hohe Ausreißfestigkeit für das Schloß erreicht. Idealerweise durchgreifen wenigstens zwei Befestigungsschrauben den Schloßkörper.

Um eine kostengünstige Trockenraumausführung des Schlosses wählen zu können, ist es notwendig, daß auch der stirnseitige Schloßbereich durch ein Dichtungselement vor Nässe geschützt wird. Dazu muß das Dichtungselement zumindest den unmittelbaren Schloßbereich abdichten, zum Beispiel indem das Dichtungselement im wesentlichen entlang der Kontur des Schlosses beziehungsweise der Kontur des Schloßträgers verläuft. Vorteilhaft ist hierbei eine Führung der Dichtung von der Stirnseite der Tür bis in den Trockenraum hinein, der sich zwischen der Türinnenverkleidung und dem Türinnenblech beziehungsweise der Trägerplatte erstreckt. Soweit das Dichtungselement nicht umlaufend geschlossen ist, werden seine Enden von der karosserie-seitigen Türflanschdichtung überdeckt.

Weitere Möglichkeiten zum Schutz des Schlosses vor Nässe bestehen in der Anordnung des Dichtungs-

elements entlang der Stirnseite des schloßtragenden Trägerblechbereichs, wobei sich dieses an der gegenüberliegenden Stirnseite der B-Säule abstützt, oder der Führung des Dichtungselements entlang der Kontur des Außenblechs der Tür, wobei ebenfalls eine ununterbrochene Abdichtung bezüglich der B-Säule vorgesehen ist. Um hinreichend gute Trockenraumbedingungen zwischen den Stirnseiten von Tür und B-Säule zu schaffen, muß auch ein Wasserdurchtritt vom Türboden und vom Fahrzeugdach her verhindert werden. Dies kann durch eine ebenfalls gute Abdichtung der genannten Bereiche erfolgen oder durch eine dichtungsmäßige Abtrennung des zwischen den Stirnflächen von Tür und B-Säule befindlichen Trockenraums von den angrenzenden, nicht hinreichend trockenen Räumen.

Es besteht aber auch die Möglichkeit, das notwendige Dichtungselement direkt auf der Stirnfläche des Schlosses anzuordnen, falls die Trägerplatte das Schloß stirnseitig nicht übergreifen sollte. Dies ist insbesondere dann notwendig, wenn sich ein Bereich des Schlosses über die Stirnfläche der Tür hinaus erhebt. Durch die voranbeschriebenen Maßnahmen entsteht zusätzlich zu den zwischen der Türinnenverkleidung und dem Türinnenblech befindlichen Trockenraum ein weiterer Trockenraum, der zumindest den Teil des sich zwischen Türstirnseite und B-Säule erstreckenden Raums dichtend abschließt, in dem der Eingriffsbereich des Schlosses und das B-säulenseitige Schließteil liegt. Somit befinden sich sämtliche Abschnitte des Schlosses bei geschlossener Tür in einem der beiden Trockenräume. Es kann also ein Schloß in kostengünstiger Trockenraumausführung verwendet werden.

Darüber hinaus gestattet diese Trockenraumausführung auch die Anordnung von elektrischen Kontakten in diesem Bereich, die zur Energie und Signalübertragung zu elektrischen Funktionseinheiten in der Tür vorgesehen sind. Diese Kontakte können als separate Teile in der Nähe des Schlosses oder als Bestandteile der Schließvorrichtung selbst ausgeführt sein. Ein Spritzwasserschutz schützt die Kontakte auch bei geöffneter Tür vor Nässe. Beim Schließen der Tür gibt der Spritzwasserschutz die Kontakte und gegebenenfalls die dadurch abgedeckten Schließteile wieder frei.

Figur 1 perspektivische Explosivdarstellung der Hauptbestandteile einer Kraftfahrzeugtür;

Figur 1a Ausschnitt einer Trägerplatte mit einstückig angeformtem Schloßträger;

Figur 2 perspektivische Explosivdarstellung eines Ausschnitts der Kraftfahrzeugtür im Bereich des Schlosses und mit einem Dichtungselement in diesem Bereich am Türinnenblech;

Figur 3 wie Figur 2, jedoch mit einem Dichtungselement im Schloßbereich auf dem

Schloßträger;

Figur 4 perspektivische Darstellung des Ausschnitts einer Kraftfahrzeugkarosserie mit elektrischen Kontakten im Bereich des Schlosses;

Figur 4a vergrößerter Ausschnitt aus Figur 4;

Figur 5 perspektivische Darstellung des Ausschnitts einer Kraftfahrzeugtür mit elektrischen Kontakten im Bereich des Schlosses;

Figur 5a vergrößerter Ausschnitt aus Figur 5.

Figur 1 zeigt die Hauptbestandteile einer Kraftfahrzeugtür unmittelbar vor dem Zusammenbau im Automobilwerk. Diese Hauptbestandteile sind die aus Türaußenblech 1 und Türinnenblech 2 bestehende Türkarosserie 12, die mit einer Vielzahl mit Funktionseinheiten 4, 5, 6, 38, 39, 53 bestückte Trägerplatte 3 sowie die Türinnenverkleidung 7. Darüber hinaus sind lediglich noch die Fensterscheibe 100 und der Türaußen Spiegel 13 zu montieren. Der modulare Aufbau der Fahrzeugtür erlaubt eine umfangreiche Vormontage von Einzelteilen und Baugruppen ebenso wie eine wesentlich verbesserte Vorprüfung der vorhandenen Funktionsgruppen. Im Ergebnis dessen sinken die Fehlerrate und die Montagezeiten.

Das Türinnenblech 2 der dargestellten Türkarosserie 12 weist einen großen Ausschnitt 22 auf, an dessen Rand eine Vielzahl von Befestigungslöchern 21 angeordnet sind. Sie korrespondieren mit Befestigungslöchern 31 am Umfang der Trägerplatte 3, die mittels Blindnieten 31' am Türinnenblech 2 befestigt werden soll. Natürlich können statt dessen auch Schrauben zum Einsatz kommen. Um einen zuverlässigen Feuchtigkeitsschutz des zwischen Trägerplatte 3 und Türinnenverkleidung 7 befindlichen Trockenraums der Tür zu gewährleisten, ist auf der Naßraumseite der Trägerplatte 3 eine umlaufende Dichtung 35 angeordnet, die nach der Montage auf dem Randbereich des Ausschnitts 22 des Türinnenblech 2 aufliegt.

Im Bereich des Schlosses der Türkarosserie 12 ist eine Prägung 20 im Türinnenblech 2 vorgesehen, die in den Hohlraum der Tür gerichtet ist und möglichst formschlüssig das Schloß 4 aufnehmen soll. Öffnungen 24, 200 im Bereich der Prägung 20 sind nur in soweit eingearbeitet, wie sie zur Befestigung bzw. für den Durchgriff eines Koppелеlementes 81 zwischen dem Türaußengriff 8 und dem Schloß 4 notwendig sind (siehe hierzu auch Figur 4). In diesem Falle sind diese Öffnungen so zu gestalten, daß sie nach beendeter Türmontage abgedichtet sind und das Schloß 4 vor Feuchtigkeit schützen.

Um die Vorteile der Trennung von Naß- und Trockenraum durch die Trägerplatte 3 voll auszunutzen, wurden möglichst viele und insbesondere die elektri-

schen Komponenten, wie die Antriebseinheit 38 (bestehend aus Elektromotor mit Getriebe und Elektronikeinheit), der elektrische Schalter 60 für die Spiegelverstellung, der Lautsprecher 53 und der Kabelbaum 39, 900, auf der Trockenraumseite angeordnet. Die Trockenraumausführungen der funktionellen Baugruppen sind wesentlich preiswerter als die aufwendigeren Naßraumausführungen. Auf der Naßraumseite befinden sich nur noch die Führungsschienen 50 des doppelsträngigen Seilfensterhebers sowie die zur Kraftübertragung notwendige Seilschleife mit den Bowdenrohren 51. Zur Verbindung der Fensterscheibe 100 mit der Fensterhebermechanik werden die an den Führungsschienen 50 lagernden Mitnehmer 52 bis auf die Höhe der Montageöffnungen 36 in der Trägerplatte 3 verschoben. Nachdem der Montagevorgang abgeschlossen wurde, verschließt man die Öffnungen 36 mit den aus Kunststoff oder Gummi bestehenden Verschlussdeckeln 37.

Eine wesentliche funktionelle Baugruppe der Fahrzeugtür stellt das Schließ- und Entriegelungssystem dar. Gemäß der Erfindung ist das Schloß 4 an seinem Schloßträger 30 vormontiert, und zwar so, daß der Schloßträger 30 das Schloß 4 umgreift und somit einen Teil der Stirnseite der Fahrzeugtür bildet. Der Schloßträger 30 stellt ein separates Blechteil dar, das vorzugsweise durch Schweißen fest mit der Trägerplatte 3 verbunden ist. Es besitzt Befestigungslöcher 300, über die das Schloß 4 mittels der Schrauben 300' und der Befestigungsstellen 200 fest mit dem Türinnenblech 2 verbunden werden kann. Der Schlitz 32 erlaubt den Eingriff des an der B-Säule 11 (oder im Falle einer Fondtür: des an der C-Säule) des Fahrzeugs montierten Schließelements 111 in das Schloß 4. Eine weitere Öffnung 33 im Träger 30 dient der Durchführung der Koppelstange 61, die die Betätigungskräfte des Handgriffs 6 der innenliegenden Entriegelungsvorrichtung übertragen soll. Außerdem kann hierdurch auch das Versorgungskabel 900 hindurch geführt werden, wenn das Schloß 4 außerdem der Versorgung der Fahrzeugtür mit elektrischer Energie und Signalen dient, wie dies im Zusammenhang mit den Figuren 4 und 5 nachstehend beschrieben ist.

Es besteht natürlich auch die Möglichkeit, den Schloßträger 30' einstückig an die Trägerplatte 3 anzuformen, wie dies der Ausschnitt von Figur 1a zeigt, und dadurch die Teilezahl zu reduzieren. Im Vergleich zu den zweiteiligen Varianten besteht jedoch der Nachteil eines größeren Materialverschnitts, der aber auch evtl. zur Herstellung weiterer Kleinteile verwendet werden kann.

Um die kostengünstige Trockenraumausführung des Schloßes 4 einsetzen zu können, muß auch der in der Stirnseite der Tür liegende Schloßbereich durch eine Dichtung vor Feuchtigkeit geschützt werden. Gemäß dem Ausführungsbeispiel von Figur 1 geschieht dies durch das Dichtelement 23, das an der Tür in der Nähe der Verbördelung von Türaußenblech 1 und Türinnenblech 2 umlaufend befestigt ist und bei geschlosse-

ner Tür an den zugeordneten Bereichen der Fahrzeugkarosserie anliegt. Dadurch wird auch zwischen der Stirnseite der Tür und der B-Säule (beziehungsweise der C-Säule) ein Trockenraum gebildet, so daß das Schloß 4 vollständig von Feuchtigkeit abgeschirmt ist.

Die Erfindung vereint somit mehrere Vorteile: Neben der kostengünstigen Trockenraumausführung des Schloßes 4 wird auch eine wesentlich höhere Ausreißfestigkeit erreicht, die zur Ableitung hoher Crashkräfte notwendig ist. Darüber hinaus erlaubt der erfindungsgemäß geschaffene Trockenraum, der zumindest den unmittelbaren Schloßbereich umfaßt, daß in diesem Bereich elektrische Kontaktelemente zur Übertragung von Signalen und/oder von elektrischer Energie angeordnet werden können.

Der in Figur 2 dargestellte Ausschnitt zeigt eine Variante der Erfindung, die sich von der in Figur 1 nur durch den Ersatz des Dichtungselementes 23 durch das Dichtungselement 25 unterscheidet. Dieses Dichtungselement 25 erstreckt sich entlang der äußeren Kontur der Prägung 20, und zwar im Stirnflächenbereich der Tür sowie in dem sich daran anschließenden Bereich auf der Türinnenseite bis zum Erreichen der äußeren Kante der Trägerplatte 3. Nachdem die Trägerplatte 3 mit dem Schloß 4 auf das Türinnenblech 2 aufgesetzt und montiert wurde, wird auch der am Rand des Schloßträgers 30 umlaufende Montagespalt durch das Dichtungselement 25 gedichtet. Bei geschlossener Tür liegt das Dichtungselement 25 zusätzlich an der Stirnfläche der B-Säule 11 und der daran angrenzenden, winkelig verlaufenden Karosseriefäche dichtend an. Damit ist ein sehr eng begrenzter Trockenraum geschaffen, der ausschließlich den Schloßbereich umschließt. Die freien Enden des Dichtungselementes 25 erstrecken sich soweit, daß das Dichtungselement 25 in diesen Bereich von der senkrecht verlaufenden inneren Karosseriedichtung 112 (siehe hierzu auch Figuren 4 und 5) bei geschlossener Tür überdeckt wird.

Bei der in Figur 3 dargestellten Ausführungsform der Erfindung ist ein geschlossenes Dichtungselement 42 auf der äußeren Kante des Schloßträgers aufgebracht. Auch dieses Dichtungselement 42 dichtet bei der Montage der Trägerplatte 3 den Montagespalt im Schloßbereich ab. Der Vorteil dieser Variante besteht darin, daß auch das Dichtungselement 42 durch die Vorfertigung an dem (im Vergleich zur Türkarosserie) kleinen Teil (Schloß 4) zur Verfügung gestellt werden kann. Im übrigen ist seine Wirkungsweise dem Ausführungsbeispiel von Figur 2 analog.

Mit der Schaffung eines Trockenraums, der das Schloß vollkommen umfaßt, besteht erstmals die Möglichkeit der Anordnung elektrischer Kontaktstellen in diesem Bereich, ohne aufwendige Schutzmaßnahmen gegen Feuchtigkeit und Schmutz treffen zu müssen. Diese Kontaktstellen können zur Weiterleitung von elektrischer (Antriebs-)Energie und/oder elektrischen Signalen genutzt werden. Die in den Figuren 4 und 5 gezeigten Ausführungsbeispiele stellen die genannten

elektrischen Kontaktstellen lediglich schematisch dar. Die vorliegende Erfindung ist nicht auf die konkrete Ausbildung der elektrischen Kontaktstellen gerichtet, sondern auf ihre Anordnung in dem erfindungsgemäßen Trockenraum zwischen der B-Säule (beziehungsweise C-Säule) und der Stirnfläche der Fahrzeugtür. Bei ordnungsgemäß geschlossener Tür sollen die elektrischen Kontakte 90, 90', 92, 92' vorschriftsmäßig verbunden und funktionstüchtig sein. Sollte eine Funktion eines elektrisch betriebenen Aggregates auch bei geöffneter Fahrzeugtür zur Verfügung stehen müssen, so kann die elektrische Energie mittels eines kleinen Akkumulators bereitgestellt werden.

Eine Variante der Integration einer elektrischen Kontaktierungsvorrichtung zeigen die Figuren 4 und 4 a. Die Fahrzeugtür ist mit einem Schloß 4 und einem Dichtungselement 25 ausgestattet, wie bereits in Figur 1 und 2 beschrieben. Unmittelbar an das Schloß 4 sind zwei elektrische Kontaktelemente 90 integriert, die mit einem Leitungsstrang 900 in Verbindung stehen. Diesem zugeordnet sind zwei Kontaktelemente 92, die beim Schließen der Tür auf die Gleitflächen 91 im Träger 30, 30' aufsetzen und sicher auf die Gegenkontakte 90 geführt werden. Federelemente 93 sorgen dafür, daß Abstandstoleranzen überbrückt werden und ein hinreichend großer Kontaktdruck den elektrischen Übergangswiderstand kleinhält. Der Leitungsstrang 920 verbindet die Kontaktelemente 92 mit einer Stromversorgungsquelle und/oder einem elektronischen Steuergerät. Elastizitäten in der Fahrzeugkarosserie stellen bei der elektrischen Kontaktierung kein Problem dar, weil die mechanischen Schließteile 4, 111 bei ihrem Ineinandergreifen die Kontaktelemente 90, 92 zueinander ausrichten.

Die Figuren 5 und 5 a zeigen ein Ausführungsbeispiel, das sich von dem vorangehend beschriebenen (gemäß Figur 4) im wesentlichen durch die Wirkrichtung der federnd gelagerten Kontaktelemente 90' unterscheidet. Hierbei wirken die Federn 93 nicht orthogonal zur Schließbewegungsrichtung des Schlosses 4, sondern in Schließrichtung der Tür. Bei geschlossener Fahrzeugtür stehen die elektrischen Kontaktelemente 90' und 92 miteinander in Wirkverbindung.

An dieser Stelle sei nochmals darauf hingewiesen, daß die Darstellungen der elektrischen Kontakte und Verbindungen nur schematischen Charakter tragen. Je nach Anforderung des Einzelfalls können im beschriebenen Trockenraumbereich des Schlosses 4 eine Vielzahl von energie- und signalübertragenden Kontaktstellen integriert sein. Es ist auch möglich, diese Kontaktstellen mit an sich bekannten Schutzblenden zu versehen, die beim Öffnen der Tür einen Schutz vor direkter Berührung mit anderen Gegenständen oder Spritzwasser bieten.

Bezugszeichenliste

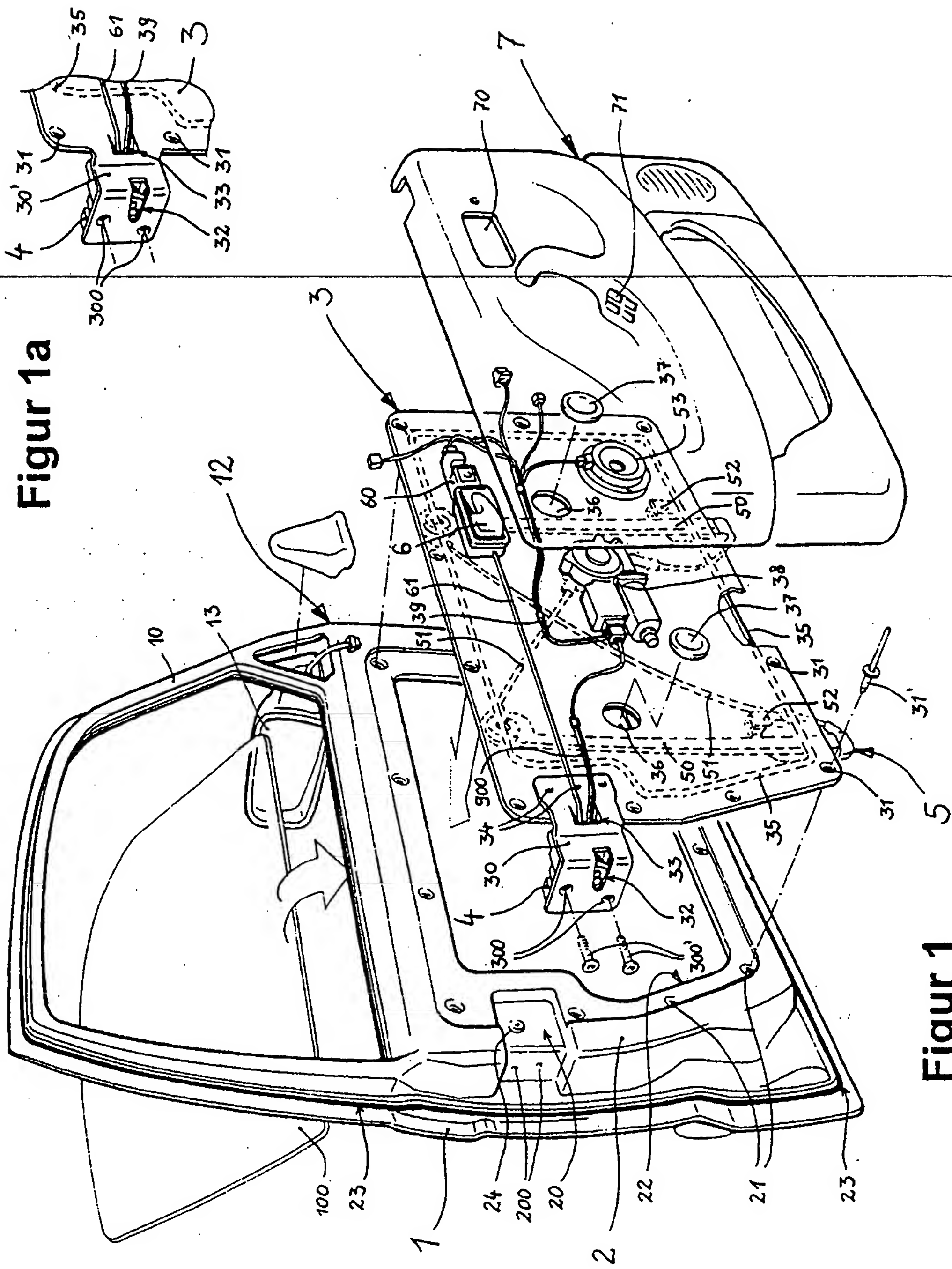
1 Türaußenblech
10 Fensterrahmen

11	B-Säule
12	Türkarosserie
13	Türaußenspiegel
100	Fensterscheibe
5 110	Verstärkungsblech
111	Schließelement
112	Dichtungselement
2	Türinnenblech
20	Prägung / Ausformung
10 21	Befestigungsloch
22	Ausschnitt im Türinnenblech
23	Umlaufendes Dichtungselement
24	Abgedichteter Durchgriff für ein Koppel-
	element zwischen Türkörper und Außengriff
15 25	Dichtungselement
200	Befestigungsstelle
3	Trägerplatte
30	Träger für Schloß, separates Teil
30'	Träger für Schloß, in Trägerplatte integriert
20 31	Befestigungsloch
31'	Blindniet
32	Ausnehmung, Schlitz
33	Schlitz, Öffnung
34	Befestigungspunkt
25 35	Dichtungselement
36	Montageöffnung
37	Verschlußdeckel
38	Antriebseinheit
39	Kabelbaum
30 300	Befestigungsloch
300'	Schraube
4	Schloß
4'	Schloß
40	Haltewinkel
35 41	Befestigungsloch
42	Dichtungselement
5	Doppelsträngiger Seilfensterheber
50	Führungsschiene
51	Bowdenrohr
40 52	Mitnehmer zur Befestigung der Fenster-
	scheibe
53	Lautsprecher
6	Türinnenbetätigung, Handgriff
60	Elektrischer Schalter, evtl. mit Elektronik
45 61	Koppelstange
7	Türinnenverkleidung
70	Ausnehmung für Türinnenbetätigung
71	Schalterblock für elektrischen Fensterheber
8	Türaußengriff
50 80	Schließzylinder
81	Verbindungselement, Koppellement
90	Kontaktelement
90'	Kontaktelement
91	Führungsebene
55 92	Kontaktelement
92'	Kontaktelement
93	Feder
900	Kabel
920	Kabel

Patentansprüche

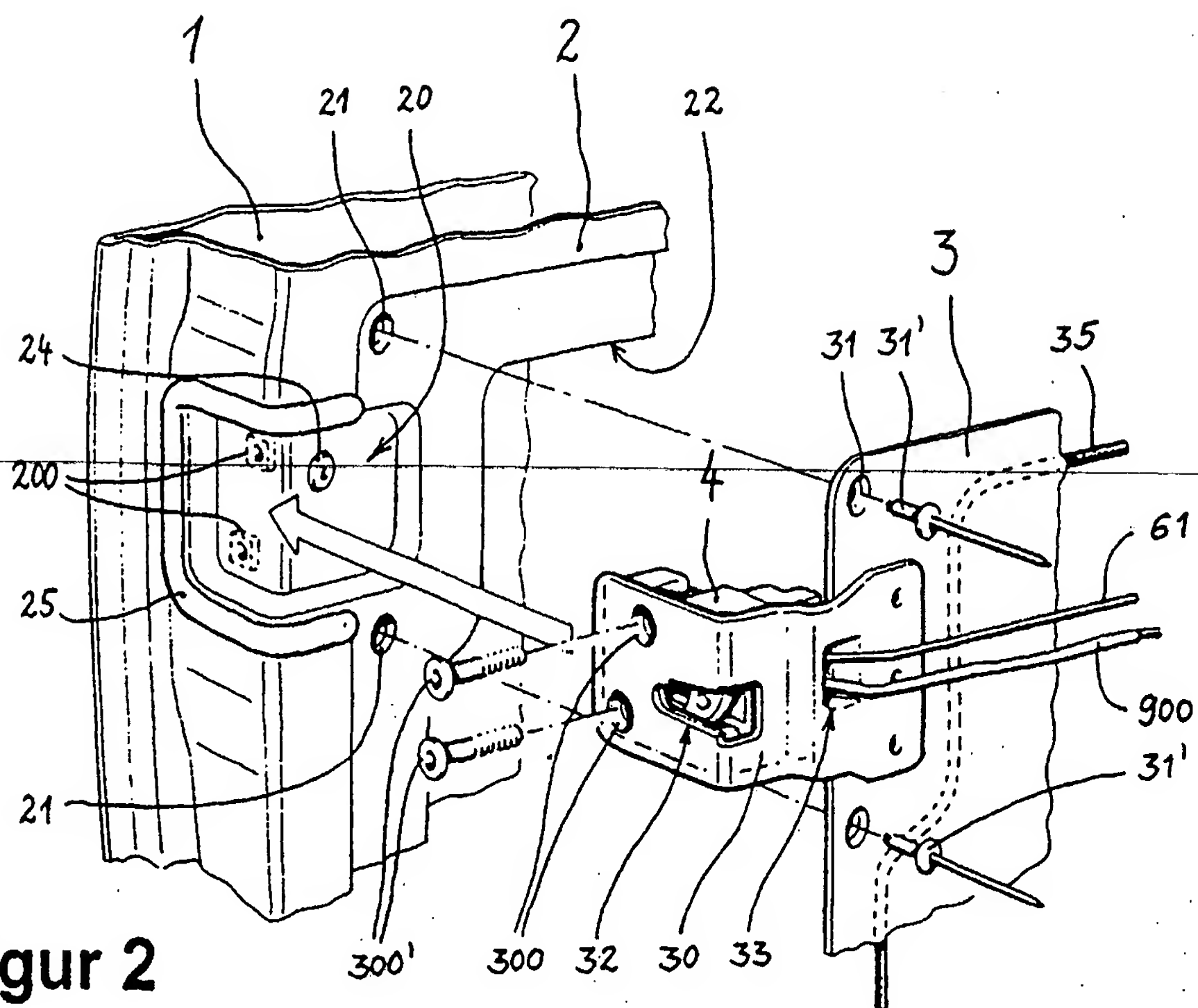
1. Kraftfahrzeugtür

- mit einem Türaußenblech und einem Türinnenblech, das einen großen Ausschnitt aufweist, der von einer Trägerplatte mit mehreren Funktionseinheiten dichtend abschließbar ist, 5
 - mit einem zwischen dem Türaußenblech und dem Türinnenblech beziehungsweise der Trägerplatte gebildeten Naßraum, an den sich zum Fahrzeuginneren hin ein Trockenraum anschließt, 10
 - mit einem Schloß, das im Trockenraum angeordnet und mit wenigstens einer mechanischen oder elektrischen Betätigungseinheit, z.B. Türgriff, Schließzylinder, elektrische Geber-/Steuereinrichtung, in Verbindung steht, 15
 - mit einer in den Naßraum der Tür gerichtete Ausformung des Türinnenblechs, die das Schloß zumindest teilweise aufnehmen kann, 20
 - und mit einem karosseriefesten Schließelement, das mit dem Schloß im Bereich der Stirnfläche der Tür formschlüssig in Eingriff bringbar ist, 25
- dadurch gekennzeichnet,**
- daß das Schloß (4, 4') auf der dem Türinnenblech (2) zugewandten Seite der Trägerplatte (3) vormontiert ist und
 - daß ein Dichtungselement (23, 25, 42), das zumindest den unmittelbaren Schloßbereich auf der Stirnseite der Tür gegen Nässe abdichtet, vorgesehen ist. 30
2. Kraftfahrzeugtür nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet,** daß der Rand der Trägerplatte (3) als Schloßträger (30, 30') ausgebildet ist und den stirnseitigen Bereich des Schlosses (4, 4') zumindest teilweise, vorzugsweise vollständig überdeckt und eine Aussparung (32) für den Eingriff des karosserieeitigen Schließteils (111) aufweist. 35 40
3. Kraftfahrzeugtür nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet,** daß der Schloßträger (30, 30') der Trägerplatte (3) in unmittelbarer Nähe zum Schloß (4, 4') über mehrere Verbindungselemente, insbesondere Schrauben (300'), mit der Stirnseite des Türinnenblechs (2) verbunden ist. 45 50
4. Kraftfahrzeugtür nach wenigstens einem der voranstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet,** daß die Verbindungselemente zwischen dem Schloß und dem Türinnengriff, z.B. Gestänge (61), Bowdenzüge und/oder elektrische Leitungen (39, 900), ausschließlich im Trockenraum verlegt sind. 55
5. Kraftfahrzeugtür nach wenigstens einem der voranstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet,**
- daß die elektrischen Kontakte (90, 90') vormontierte Elemente des Schlosses (4) oder des Schloßträgers (30, 30') sind, die einerseits mit elektrischen Funktionseinheiten (4, 6, 38, 53, 60, 71) der Tür verbunden sind und andererseits bei geschlossener Tür mit elektrischen (Gegen-) Kontakten (92, 92') der Fahrzeugkarosserie zur Energie- und Signalübertragung in Verbindung stehen.
6. Kraftfahrzeugtür nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet,** daß die elektrischen Kontakte als separate Teile ausgeführt sind.
7. Kraftfahrzeugtür nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet,** daß die elektrischen Kontakte Bestandteile der Schließvorrichtung, z.B. des Schlosses (4, 4') oder des Schließteils (111), sind.
8. Kraftfahrzeugtür nach wenigstens einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet,** daß das Dichtungselement (42) im wesentlichen entlang der umlaufenden Kontur des Schloß (4') verläuft und sich bei geschlossener Tür an der B-beziehungsweise C-Säule (11) abstützt.
9. Kraftfahrzeugtür nach wenigstens einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet,** daß das Dichtungselement (25) im wesentlichen entlang der Stirnseite des Türinnenblechs (2) auf der äußeren Kontur der Prägung (20) verläuft und sich bei geschlossener Tür an der B-beziehungsweise C-Säule (11) sowie der Türflanschdichtung (112) abstützt.
10. Kraftfahrzeugtür nach wenigstens einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet,** daß das Dichtungselement (23) im wesentlichen entlang der Kontur des Türaußenblechs verläuft.

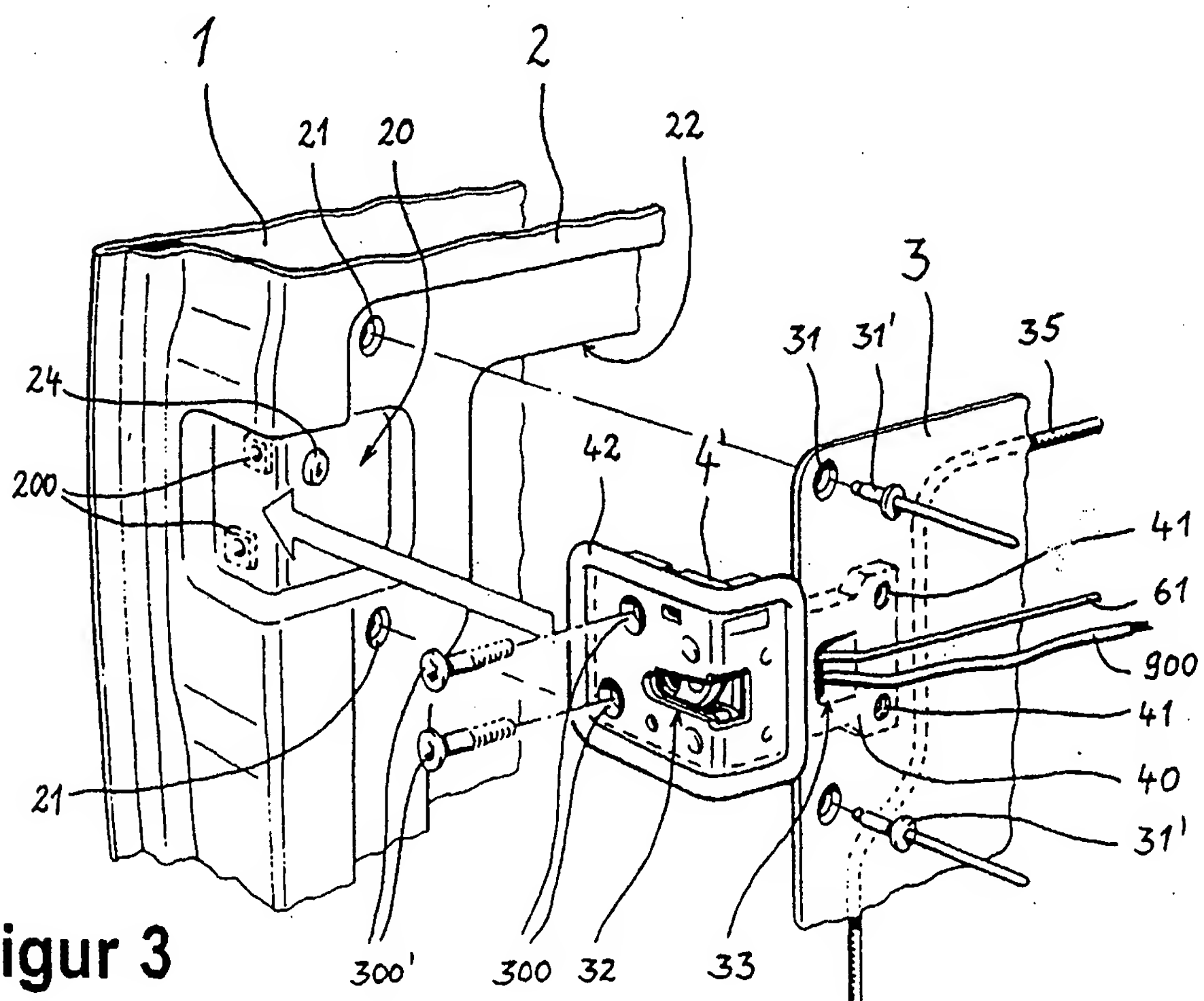


Figur 1a

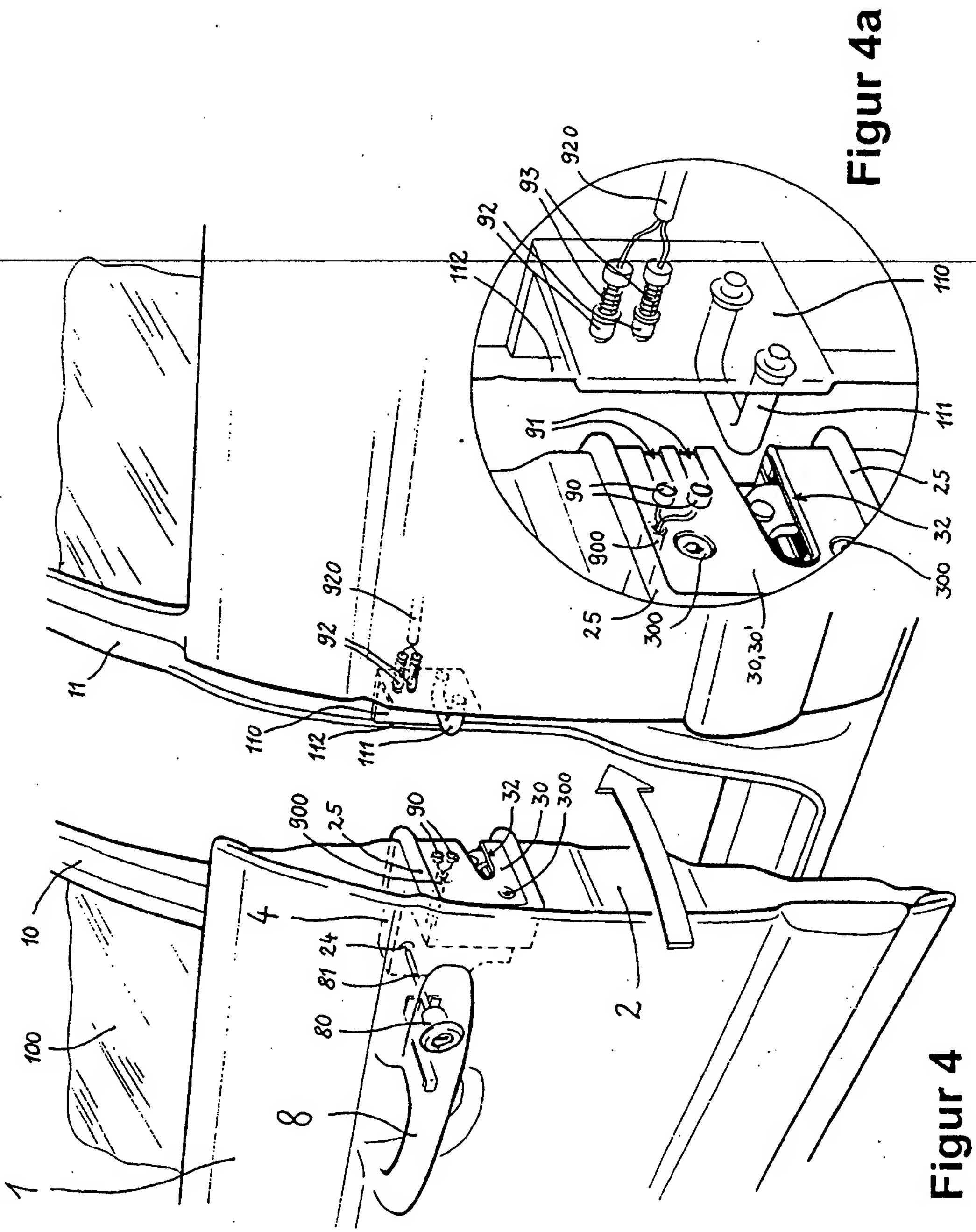
Figur 1

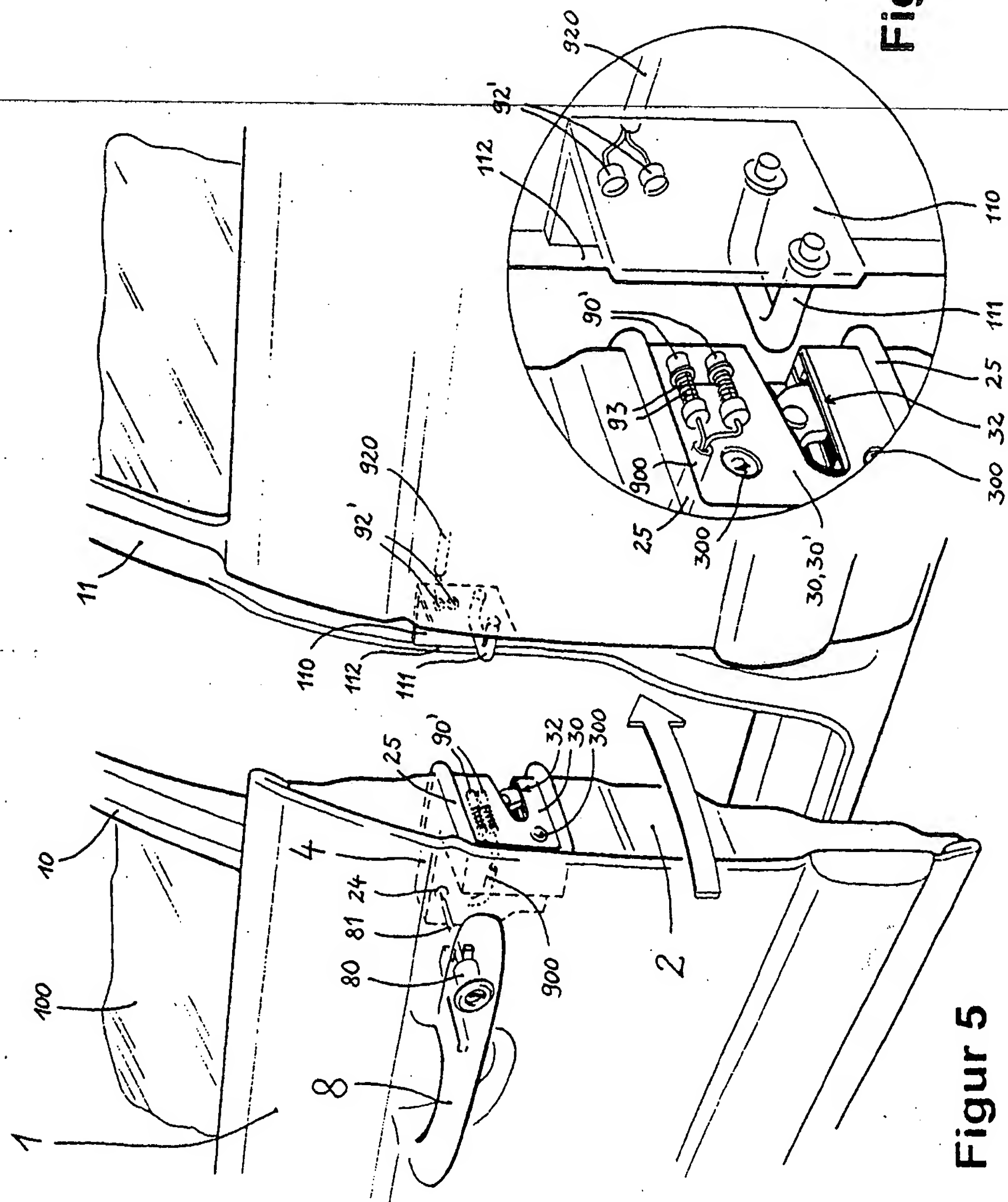


Figur 2



Figur 3





Figur 5a

Figure 5



EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:
14.06.2000 Patentblatt 2000/24

(51) Int. Cl.⁷: B60J 5/04

(43) Veröffentlichungstag A2:
10.12.1997 Patentblatt 1997/50

(21) Anmeldenummer: 97250167.0

(22) Anmeldetag: 30.05.1997

(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE ES FR GB IT SE

• Stenzel, Manfred
96047 Bamberg (DE)

(30) Priorität: 04.06.1996 DE 19622310

(74) Vertreter:
Müller, Wolfram Hubertus, Dipl.-Phys. et al
Patentanwälte
Maikowski & Ninnemann,
Xantener Strasse 10
10707 Berlin (DE)

(71) Anmelder:
Brose Fahrzeugteile GmbH & Co. KG
96450 Coburg (DE)

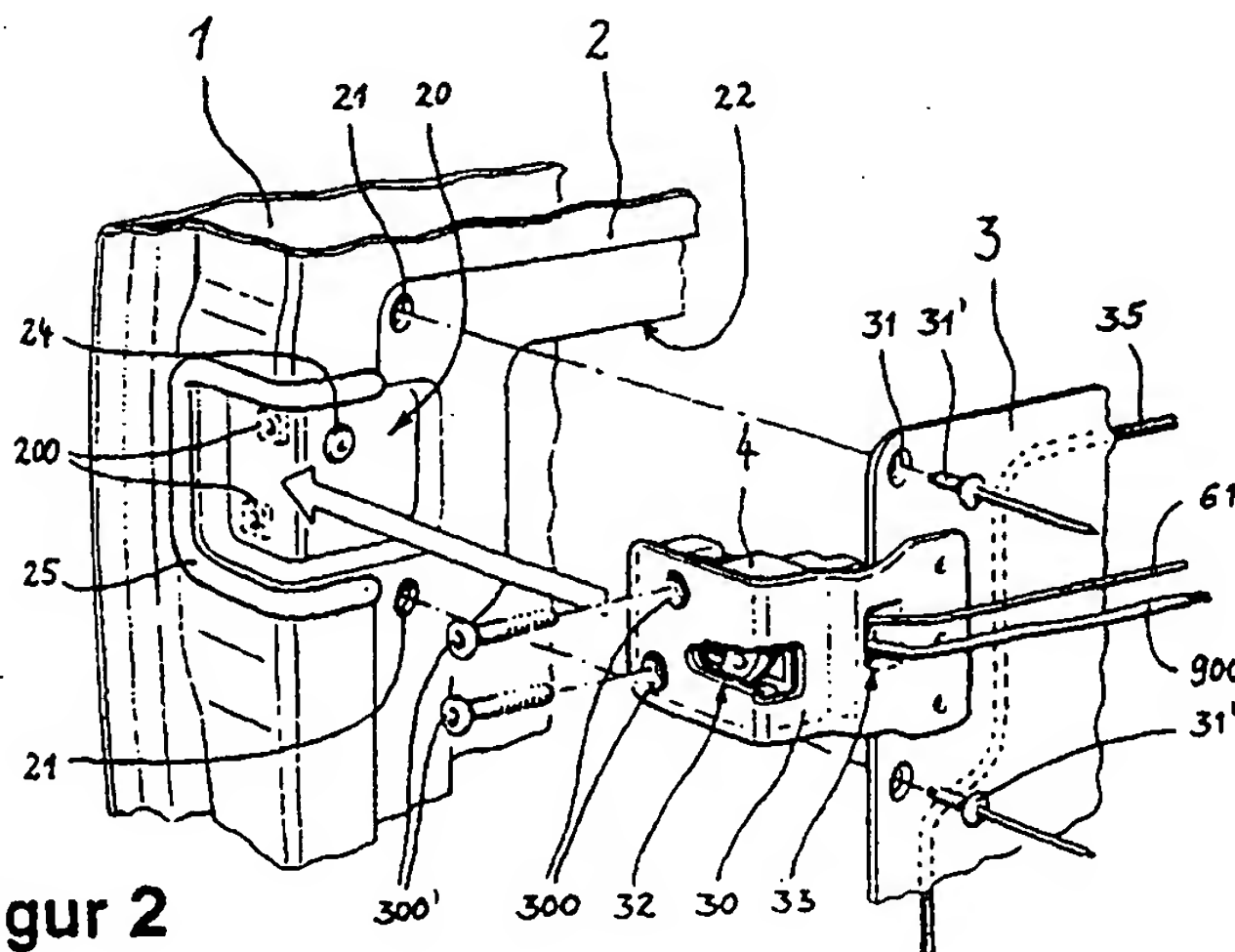
(72) Erfinder:
• Waltz, Uwe
96049 Bamberg (DE)

(54) Kraftfahrzeugtür

(57) Die Erfindung betrifft eine Kraftfahrzeugtür gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 und zeichnet sich durch eine einfache Schloßmontage mittels eines vormontierbaren und vorprüfbaren Funktionsmoduls bei gleichzeitiger Realisierung einer Feuchtigkeitssperre, die Naß- und Trockenraum trennt, aus, wobei das Schloß vollständig im Trockenraum liegt.

Die Kraftfahrzeugtür ist erfindungsgemäß dadurch gekennzeichnet,

- daß das Schloß (4, 4') auf der dem Türinnenblech (2) zugewandten Seite der Trägerplatte (3) vormontiert ist und
- daß ein Dichtungselement (23, 25, 42), das zumindest den unmittelbaren Schloßbereich auf der Stirnseite der Tür gegen Nässe abdichtet, vorgesehen ist.



Figur 2



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 97 25 0167

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
A	EP 0 495 712 A (LEBRANCHU) 22. Juli 1992 (1992-07-22) * Ansprüche; Abbildungen *	1	860J5/04
A	EP 0 406 034 A (ROCKWELL AUTOMOTIVE BODY SYSTEMS-FRANCE) 2. Januar 1991 (1991-01-02) * Spalte 2, Zeile 15 - Spalte 4, Zeile 20; Abbildungen *	1	
A	DE 39 28 685 C (BROSE FAHRZEUGTEILE) 3. Januar 1991 (1991-01-03) * Zusammenfassung; Abbildungen *	1	
D,A	US 5 308 129 A (HLAVAY) 3. Mai 1994 (1994-05-03) * Spalte 2, Zeile 22 - Spalte 3, Zeile 64; Abbildungen *	1	
D,A	DE 40 26 217 A (AUDI) 20. Februar 1992 (1992-02-20) * Spalte 2, Zeile 68 - Spalte 4, Zeile 13; Abbildungen *	1	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
			860J
Recherchenort		Abschlußdatum der Recherche	Prüfer
DEN HAAG		20. April 2000	Vanneste, M
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPO FORM 1503 03 82 (P04C03)

ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.

EP 97 25 0167

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

20-04-2000

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
EP 495712 A	22-07-1992	FR 2671765 A DE 69203615 D DE 69203615 T ES 2077362 T	24-07-1992 31-08-1995 01-02-1996 16-11-1995
EP 406034 A	02-01-1991	FR 2648762 A BR 9003010 A CA 2017942 A JP 3121924 A US 5050350 A	28-12-1990 20-08-1991 27-12-1990 23-05-1991 24-09-1991
DE 3928685 C	03-01-1991	EP 0416208 A	13-03-1991
US 5308129 A	03-05-1994	KEINE	
DE 4026217 A	20-02-1992	KEINE	

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

THIS PAGE BLANK (USPTO)